



Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications

Annexe 3 : Manuel d'opérations Pour la Sécurité Routière

Juin 2015

SOMMAIRE

Partie 1 : Manuel d'utilisation du plan d'actions

Contexte

Le rapport sur la stratégie de sécurité routière en Haïti a fait l'objet d'une présentation à l'issu de laquelle il a été souhaité la fourniture d'un manuel d'utilisation. Cette demande vise en priorité la fourniture d'indicateurs permettant un suivi dans le temps de la mise en œuvre des mesures préconisées par le plan d'actions à 3 ans. La partie principale de ce manuel est donc constitué, après quelques rappels indispensables, par un tableau portant sur les quatre objectifs de la stratégie et sur les différentes actions par objectif avec les indicateurs que les acteurs de la stratégie pourront contrôler en tenant compte notamment des protocoles d'accord interministériel signés entre les parties.

Toutefois, comme il a été indiqué dans le rapport visé en supra, il est nécessaire de préciser que le plan d'actions ne peut être considéré comme un objectif définitif car d'une part, il n'est pas concevable que la politique de sécurité routière puisse s'arrêter au bout de 3 ans et, d'autre part, la stratégie demandée et proposée conformément aux termes de référence est une stratégie à 5 ans. Il est donc indispensable que les structures mise en place puissent analyser les résultats obtenus et prendre les dispositions pour modifier les orientations en tant que de besoin.

Rappel sur l'ampleur du problème de la sécurité routière dans le monde et en Haïti

Le réseau routier en Haïti est reconnu comme étant l'infrastructure publique la plus importante en termes de patrimoine et d'économie des transports. En outre, la part prédominante du transport routier pour les voyageurs et les marchandises — en moyenne à l'échelle mondiale, respectivement 80 % et 60 %, les chiffres étant même probablement plus élevés en Haïti — met en évidence l'importance économique de la route.

Ce constat, et le fait qu'Haïti soit le pays le plus pauvre de l'hémisphère nord, fait ressortir l'importance de l'augmentation croissante du parc automobile et de son utilisation dans des conditions d'insécurité pour tous les usagers mais surtout pour les piétons et les utilisateurs de deux (2) roues.

Aux alentours de l'année 1970, l'insécurité routière dans les pays occidentaux développés conduit à une véritable hécatombe qui se traduit par des chiffres de quelque trente cinq (35) morts pour cent mille (100000) habitants. L'influence des associations de victimes (et leur mobilisation) appuyées par quelques médias et personnalités politiques permet alors l'adoption de mesures drastiques comme le port de la ceinture, les limitations de vitesse puis la lutte contre l'alcoolémie et la mise en place du permis à point. Dans le même temps, l'Union européenne met en place une réglementation concernant la formation des conducteurs routiers et une réglementation sur le contrôle technique des véhicules. Le résultat est spectaculaire : la courbe de la mortalité sur les routes de France montre que le nombre des tués est passé de plus de 16000 en 1972 à moins de

4000 en 2013 soit une division par quatre (4) alors que dans le même temps le parc automobile a plus que doublé ! Il a fallu cependant 40 ans d'efforts intenses et soutenus pour arriver à ces résultats.

La prise de conscience actuelle résulte d'une prise en compte au niveau mondial qui s'est traduite en 2004 par la publication du « rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route » réalisé conjointement par la Banque mondiale et l'OMS. Les tendances relevées dans le rapport montrent que les décès dus aux accidents de la route vont atteindre les 2 millions de morts en 2020 sans compter le nombre de blessés, notamment les blessés graves dont le handicap à vie représente socialement et économiquement un coût énorme pour un pays. Ce coût est évalué aujourd'hui entre 1 et 1,5% du PNB. C'est donc un défi majeur auquel est confronté tout pays soucieux de lutter contre la violence routière.

Dans les pays à faible revenu, ce qui est le cas en Haïti, le phénomène de la motorisation intense concerne depuis peu l'explosion du parc de motocyclettes sous l'influence notamment des prix relativement bas de ces matériels importés et ce malgré leur qualité médiocre. A ce constat, il faut ajouter celui d'un parc constitué d'un très grand nombre de 4x4 qui font de leur propriétaire des conducteurs qui se pensent « invincibles » et dont le comportement contribue grandement à l'insécurité routière. Les chiffres recueillis dans les entretiens avec les différents organismes, et en l'absence de statistiques très fiables, font ressortir qu'Haïti pourrait compter aux environs de vint (20) morts pour 100000 habitants dans les accidents de la route y compris les décès à très court terme constatés dans les centres de soins d'urgence. La moyenne des pays développés disposant de données très élaborées oscille entre 5 et 9. Cette donnée montre le niveau de dangerosité des routes de la République d'Haïti alors même que le parc de véhicules est encore en pleine croissance et que le kilométrage des routes en bon état est loin d'être suffisant.

Par ailleurs, pour de nombreuses raisons, les transports routiers se caractérisent par la pratique systématique des surcharges. La surcharge des poids lourds est non seulement une source de détérioration prématurée des routes, mais également d'une insécurité routière en raison de l'état des véhicules et de leur impact lié à l'énergie cinétique dans un accident impliquant plusieurs véhicules.

L'ampleur constatée de cette insécurité routière soulève nécessairement le coût des moyens à mettre en œuvre pour y remédier. Cette recherche des financements possibles fera l'objet d'une analyse en matière de stratégie et de propositions dans le cadre d'un plan d'actions.

Objectif général dans le cadre de la stratégie : sauver des vies

1. **Le premier objectif chiffré est de réduire le nombre de tués et de blessés graves d'au moins 10% en cinq (5) ans, sachant qu'au cours de cette période le nombre de véhicules et le nombre de déplacements auront considérablement augmenté, probablement de plus de 20%.**
2. **Le deuxième objectif chiffré est de réduire d'au moins 20% en cinq (5) ans le nombre de décès dans le traitement des secours aux accidentés (transport en ambulance, hospitalisation d'urgence et hospitalisation en traumatologie après les soins d'urgence).**

Le message global à retenir est sans doute : « Il vaut mieux arriver ¼ d'heure en retard dans ce monde que 25 ans en avance dans l'autre »

Rappel des Objectifs spécifiques :

La stratégie s'articule autour de 4 objectifs spécifiques :

1. Organiser la sécurité routière
2. Promouvoir un environnement technique sécurisé
3. Promouvoir une culture du comportement de sécurité routière
4. Améliorer la prise en charge des accidentés de la route

Les acteurs concernés et leur rôle

Les accidents de la circulation font intervenir plusieurs facteurs. Ils ne concernent pas seulement le niveau de sécurité du réseau routier. D'autres facteurs entrent également en jeu. Ces autres facteurs relèvent de la sécurité des véhicules, de la formation des conducteurs, de l'application de la loi, de la sensibilisation des usagers, mais aussi de la coordination nationale des actions de sécurité routière, de leur planification et de leur suivi, et, de façon ultime, de la prise en charge d'urgence des accidentés de la route.

➡ **L'amélioration de la sécurité routière doit impérativement impliquer l'ensemble des acteurs concernés dans une coordination nationale**

Les acteurs institutionnels principalement concernés:

- ✓ Le Ministère des Travaux Publics, des Transports et de la Communication ;
- ✓ La Police Nationale d'Haïti, Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) responsable du contrôle routier de police.;
- ✓ Le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique duquel dépend la DCPR qui est chargé de la collecte des données sur les accidents;
- ✓ Le Ministère de l'Intérieur et des collectivités territoriales;
- ✓ Le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle responsable de la formation au niveau des écoles par l'insertion d'un curriculum adéquat;
- ✓ Le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) charge de mettre des fonds a disposition pour la sécurité routière et duquel dépend l'OAVCT;
- ✓ Le Ministère de la Santé Publique et de la Population duquel dépend l'OFATMA;

- ✓ Le Ministère des Affaires Sociales et du Travail de qui dépend le Comité National des Transports

Les autres acteurs institutionnels concernés:

- ✓ L'Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers (OAVCT) ;
- ✓ Laboratoire National du Bâtiment des Travaux Publics (LNBTP responsable de fournir certaines données concernant l'état du réseau);
- ✓ Le Fonds d'Entretien Routier (FER) chargé de financer ;
- ✓ L'Office d'Assurance Accident du Travail (OFATMA);
- ✓ Le Centre Ambulancier National ;
- ✓ Institut National de Formation Professionnelles (INFP).

Les acteurs non institutionnels concernés:

- ✓ Les Organisations Non Gouvernementales
- ✓ Les Compagnies privées d'Assurance ;
- ✓ Les médias ;
- ✓ Les Syndicats de transporteurs et de Chauffeurs Haïtiens ;
- ✓ Les écoles de conduite responsables de fournir un enseignement de qualité;
- ✓ Etc.

Pour les Ministères les plus concernés des protocoles ont été élaborés et proposés pour être signés avec le MTPTC (voir textes en annexe)

Tableau des actions et des indicateurs correspondants

Objectif N°1				
Organiser la sécurité routière				
Activité	**Pilotage**	**Réalisation**	**Etapes**	**Indicateurs**
Appui Institutionnel	MTPTC avec mise en place d'un expert avec 1 homologue	1. Stage/mission de l'homologue 2. Lettre de Politique sectorielle 3. Création d'un CNSR 4. Création d'un CTSR 5. Code de la route (expert secondaire)	Deux étapes : • Plan d'actions à 3 ans • Poursuite de la stratégie au cours des 2 années suivantes	1. Publication de la lettre (6 mois) 2. Décret créant le Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) (année n) 3. Arrêté créant le Service de sécurité routière CTSR (6 mois) 4. Code la route présenté au CNSR année n+1
Financement de la sécurité routière	MEF (DGI) en liaison avec le MTPTC et le MJSP	Mise en place des différentes redevances par décrets	1. Accord sur le financement par le FER 2. Analyser la pertinence de laisser le Fer gérer les nouvelles redevances en ce qui concerne le réseau national et départemental éligible **ou** Evolution éventuelle vers une Agence de la SR	Identification des nouvelles redevances année n Perception des nouvelles redevances année n+1 Contrôle du montant perçu envisagé de 4 millions de dollars année n+2 et de 6 millions année n+3
Service technique d'analyse des accidents de la route	MTPTC	Organisation interne du Service technique de Sécurité routière	Formation du chef de service Nomination d'un adjoint informatique Nomination d'un	Nominations officielles année n Publication d'un rapport année n+1

			rédacteur du rapport annuel	
Fonctionnement du système d'observation des accidents de la route	MJSP (DCPR)	Saisie des fiches d'accidents	Affectation d'un opérateur de saisie Contrat avec opérateur internet Impression des fiches d'accident Collecte des données	Nomination de l'opérateur année n Signature des contrats année n (internet et impression des fiches) Données collectées pour au moins 2 RN en année n+1

Une direction ministérielle élargie ayant des missions de service technique de sécurité routière devrait être mise en place dans un délai inférieur à 3 ans. Dans le cadre de cet objectif, il est recommandé d'élaborer une lettre de politique de la sécurité routière.

Objectif N°2				
Promouvoir un environnement technique sécurisé				
Organisation du contrôle technique	MTPTC	Mise en place effective du programme finance par l'UE en ce qui concerne le renforcement du Service Contrôle du poids des véhicules Création du cadre légal pour le contrôle du poids des véhicules lourds.	Organisation du contrôle à vue Mise en place d'un réseau de stations de contrôle	cahier des charges pour le contrôle du poids des véhicules lourds Année n+1 Approbation en conseil des Ministres de la loi sur le contrôle du poids et du dimensionnement des véhicules lourds Contrôle technique de 40% du parc année n+2
Organisation de l'inspection des véhicules	DCPR	Décision pour la reprise régulière de l'inspection des véhicules Analyse de la	Appel d'offres pour la mise en concession de l'inspection des véhicules	Préparation de cahiers de charges pour l'inspection des véhicules année n

		pertinence de confier l'inspection des véhicules en concession		Publication de l'appel d'offres pour la mise en concession de l'inspection des véhicules année n+1 Inspection de 50% du parc de véhicules année n+2
Organisation du contrôle des infrastructures routières	MTPTC (DDT)	Inspection générale du réseau routier	Formation de formateurs à l'étranger Formation en Haïti par les formateurs	6 formateurs année n Année n : 10 auditeurs formés Année n+1 : 10 auditeurs formés Année n+2 : 10 auditeurs formés Année n+1 : inspection de 30% du RN Année n+2 : inspection de 60% du RN

L'objectif chiffré fixé dans le cadre de la stratégie est de réaliser sur 5 ans :

- **une inspection de 100% du réseau routier national ;**
- **une inspection de 30% du réseau départemental ;**
- **la formation de 50 techniciens de l'audit routier ;**
- **l'inspection technique de 80% du parc de véhicules motorisés.**

Objectif N°3 Promouvoir une culture du comportement de sécurité routière				
Législation et réglementation	MTPTC	Rédaction d'un nouveau code de la route	Première partie législative Deuxième partie réglementaire en deux étapes	Présentation du code la route au Comité National de la Sécurité Routière (CNSR)

Création et formation d'une police routière	MJSP (DCPR)	Décision de création d'une police routière	Formation des formateurs Formation d'une unité de police routière	Formation des 3 formateurs année n+1 Formation de 20 policiers année n+1 Formation de 30 policiers année n+2
Organisation des contrôles routiers	MJSP (DCPR)	Réalisation de contrôles routiers	Mise en place d'un plan de contrôles routiers Réalisation de contrôles routiers tests	Réalisation d'au moins 5 contrôles par mois année n+1 Réalisation d'au moins 10 contrôles par mois année n+2 (dans au moins 5 départements)
Agrément des auto-écoles	MTPTC	Agréments des dossiers présentés avec appui d'un expert	Constitution des dossiers Sélection d'un formateur local Formation des directeurs	Année n : un formateur est désigné par le MTPTC Année n+1 : 50 directeurs sont agréés 50 auto-écoles sont agrées
Agrément des moniteurs d'auto-écoles	MTPTC avec l'appui du MENFP (INFP)	Formation de moniteurs et agrément des moniteurs	Formation locale avec attestation de mise à niveau Formation de 3 formateurs à l'étranger Formation des moniteurs avec diplôme de l'INFP	100 moniteurs mis à niveau en année n+1 3 formateurs formés avec « attestation » en année n+1 30 moniteurs diplômés en année n+2
Formation d'inspecteurs du permis de conduire	MJSP (DCPR) avec l'appui du MENFP (INFP)	Formation d'inspecteurs du permis de conduire	Formation de formateurs Formation des inspecteurs locaux	3 formateurs sont formés en année n+1 10 inspecteurs locaux sont formés en année

				n+2
Formation de conducteurs routiers professionnels	MTPTC	Réalisation d'un centre de formation professionnelle	Prévoir les articles concernant la FP dans le code de la route Décision prise par le CNSR et les ministères concernés Appel d'offre international Construction, équipement et fonctionnement	Publication de l'appel d'offre
Education scolaire	MENFP en liaison avec le MTPTC et le MJSP	Education des élèves et des enseignants à tous les niveaux du cursus scolaire	Supports pédagogiques pour les enseignants « valise » Formation des enseignants	Production de la valise pédagogique
Information et sensibilisation	MTPTC	Campagnes d'information	Utilisation des médias Fiches techniques et relations avec les organisations professionnelles	Nombre de moyens d'information utilisés : au moins 1 campagne par an

L'objectif chiffré fixé dans la stratégie est de mettre en place sur 5 ans :

- **Une nouvelle réglementation sur l'immatriculation et la circulation des véhicules dite « code de la route ». Cette réglementation devra être précédée d'une législation qui en définisse les grandes orientations ;**
- **La formation de 50 policiers affectés aux contrôles routiers (contrôle de la vitesse et de l'alcoolémie, de la ceinture et du casque obligatoires, contrôle des permis de conduire) et leur gestion sous forme de patrouilles de la route ;**
- **Un système de formation professionnelle (50 auto-écoles agréées, 100 moniteurs formés et diplômés, 20 inspecteurs du permis de conduire formés et diplômés) ;**
- **Une politique d'information, de sensibilisation et d'éducation des usagers de la route ;**
- **A cet horizon de 5 ans, il devrait être lancé un plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Port au Prince prenant en compte tous les problèmes urbains de sécurité routière.**

Objectif N°4				
Améliorer la prise en charge des accidentés de la route				
Formation aux premiers secours	MSPP	Création d'unités de secourisme	Formation des différentes catégories d'acteurs (pour les routes nationales en réhabilitation utiliser les dossiers genre et VIH/SIDA en exécution.	Création d'au moins deux (2) unités de secourisme sur les RN1, RN2, RN3 et de une (1) sur les RN8, RN6, RN7 et RN4, soit 10 unités sur 3 ans
Suivi des blessés graves	MSPP	Fourniture et installation d'équipements informatiques de saisie	Installation d'un serveur au MSPP avec l'appui d'un expert Installation plusieurs équipements informatiques (1 ordinateur par service de traumatologie)	Publication de l'appel d'offre pour sélectionner une entreprise locale
Organisation des transports d'urgence	MSPP	Mise en place d'un groupe de travail	Réunions du groupe de travail Un expert médical est sélectionné Notes de propositions d'investissement	Présentation d'un compte rendu devant le Comité National de la SR
Organisation des services médicaux de proximité	MSPP	Mise en place d'un groupe de travail	Réunions du groupe de travail Un expert médical est sélectionné Notes de propositions d'investissement	Présentation d'un compte rendu devant le Comité National de la SR

NB : le coût des deux dernières actions est trop élevé pour proposer des investissements sans une étude réalisée par un expert médical portant sur les besoins réels des services concernés.

L'objectif chiffré envisagé pour la stratégie de prise en charge des accidentés de la route est de mettre en place en cinq (5) ans :

- **Des actions de formation aux premiers secours ;**
- **Des moyens de suivi des blessés graves dans les services hospitaliers ;**
- **Des services de transport complémentaires et rapides pour les cas les plus graves ;**
- **Un service d'urgence et un service de traumatologie dans les départements les plus éloignés.**

Conclusion

Ce manuel d'utilisation n'a pas la prétention de vouloir donner un coût des actions proposées. Il a pour seul objectif de permettre à tous les acteurs du projet d'amélioration de la sécurité routière en Haïti de suivre le programme de réalisation des actions proposées en se référant par ailleurs à la stratégie nationale élaborée à cet effet.

Partie 2 : Cadre logique des actions de la Stratégie de Sécurité Routière

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources et moyens de vérification	Hypothèses
Objectif général	Objectif général : Réduire le nombre de tués et de blessés graves d'au moins 10% en cinq (5) ans	Diminution du nombre de tués et de blessés graves d'au moins 10% sur 5 ans	Les Rapports statistiques d'accidents élaborés par la DCPR, le MTPTC et les données des hôpitaux	La structure chargée du suivi des actions assure ses fonctions Les données sur les accidents sont collectées et sont disponibles
Objectifs Spécifiques	Objectif 1 : Organiser la sécurité routière Objectif 2 : Promouvoir un environnement technique sécurisé Objectif 3 : Promouvoir une culture du comportement de sécurité routière Objectif 4 : Améliorer la prise en charge des accidentés de la route	Indicateurs objectif 1 : Le Comité National fonctionne, les services techniques sont renforcés Indicateurs objectif 2 : 100% du réseau routier national et 30% du réseau départemental a été inspecté ; 50 techniciens de l'audit routier ont été formés Indicateurs objectif 3 : le code de la route est révisé ; 50 policiers affectés au contrôle routier ont été formés ; Formation professionnelle (50 auto-écoles agréées, 100 moniteurs formés et diplômés, 20 inspecteurs du permis de conduire formés et diplômés) ; une politique d'information des usagers de la route est en place Indicateurs objectif 4 : Actions de formation aux premiers secours; moyens de suivi des blessés graves dans les services hospitaliers; services de transport complémentaires et rapides pour les cas les plus graves	Les Rapports et compte rendus de réunion du Comité ; les rapports d'assistance technique Les rapports d'inspection de sécurité routière ; les rapports de formation Une nouvelle version du code de la route ; les rapports de la formation des policiers ; certificats de formation de 100 moniteurs, certificats de formation de 20 inspecteurs du permis ; document de politique d'information Rapports de formation, rapport de suivi des blessés graves	Le contexte politique et social est suffisamment stable pour permettre la mise en œuvre des actions visant à atteindre les objectifs
Plan d'Actions	**Les actions à mener sont :** **Actions Objectif 1 :**	***Indicateurs :***	***Sources de vérification*** *:*	***Moyens***

	A1. Création d'un Comité National de sécurité Routière	Un Arrete portant création du Comité National de Sécurité Routière (CNSR) est signé, Une lettre de Politique sectorielle est signée Un Comité Technique est désigné pour suivre la stratégie de sécurité routière	Les textes de création du Comité et les comptes rendus de réunion	Appui institutionnel par un ingénieur de sécurité routière (coût estimé : 20 000 USD, durée : deux mois)
	A2. Renforcement des services techniques du MTPTC	Un service technique renforcé, équipé en Direction de la Sécurité Routière, fonctionne (1 Directeur, 1 adjoint, 1 rédacteur sont nommés)	Le premier rapport du service technique de la sécurité routière au MTPTC est produit	Appui institutionnel au MTPTC par une expertise extérieure (coût estimé : 30 000 USD, durée : 3 mois d'expertise ponctuelle répartie sur 12 mois)
	A3. Mettre en place un cadre de financement stable et pérenne pour la sécurité routière	Un protocole portant sur le financement de la sécurité routière est signé avec MEF Perception des premières redevances/budget	Le texte portant allocation de redevances/budget à la sécurité routière	Désignation d'un homologue au MTPTC
	A4. Faire fonctionner le Système d'Information sur les Accidents installé à la DCPR	Un budget annuel est alloué pour faire fonctionner le Système d'Information sur les Accidents Les données d'accidents sont collectées sur au moins 2 Routes Nationale au bout de la première année d'exécution	Un accord de financement est signé entre le MEF, la DCPR et le MTPTC pour allouer un budget annuel au fonctionnement du système	La première année : utilisation du budget existant sur les fonds BID (190 000 USD) Les autres années : budget national ou redevances affectées **Coût estimé des actions objectif 1 : 50 000 USD** (hors Système d'Information sur les Accidents)
	Actions Objectif 2 : A5. Réactiver l'inspection des véhicules par la mise en place d'un contrat de concession	Décret de Concession pour l'inspection des véhicules + cahier des charges+ accréditation des garages 40% du parc automobile est contrôlé au bout de 2 ans ; 80% du parc automobile est contrôlé au bout de 3ans	Les contrats et cahiers des charges de concession signés	Préparation des Dossiers d'Appel d'Offre pour la mise en concession (coût estimé : 10 000 USD, durée : 1 mois d'expertise)
	A6. Mise en place des mesures pour le contrôle effectif du contrôle du poids des véhicules lourds.	Construction de site et mise en place de balances et approbation du cadre légal Direction des Transports et SCPV..	Construction de 2 stations fixes et mise en place de balances pour ces 2 sites. 40% des véhicules lourds sont contrôlés	Transmission de l'avant projet de loi pour l'approbation en conseil des Ministres. Equipement des sites 3.5 millions d'Euros (Financement de l'UE) Rapport d'avancement

	A7. Réaliser une inspection de sécurité routière de 100% du réseau routier national A8. Réaliser une inspection de sécurité routière de 30% du réseau départemental A9. Former des techniciens de l'audit de sécurité routière	100% du réseau routier national a été inspecté 30% du réseau routier départemental a été inspecté 50 techniciens de l'audit de sécurité routière ont été formés par 6 formateurs nationaux (formation de formateurs)	Le rapport final d'inspection de sécurité routière Le rapport final d'inspection de sécurité routière Le rapport de formation des auditeurs	Mobilisation d'un expert sécurité routière (coût estimé : 30 000 USD, durée : 3 mois) inspection du réseau national et départemental (A7 + A8) Formation de 6 formateurs de 3 jours à l'étranger dans un CIFP (coût estimé : 30 000 USD, durée deux semaines) puis formation de 50 auditeurs en Haïti (coût estimé : 40 000 USD, durée : formation étalée sur 5 ans) **Coût estimé des actions objectif 2 : 110 000 USD**
	Actions Objectif 3 : A10. Mettre en place une nouvelle réglementation sur l'immatriculation et la circulation des véhicules dite « code de la route»	Une nouvelle version du code de la route est présenté au Comité National de Sécurité Routière	Loi portant sur le nouveau code de la routé présenté au parlement	Mobilisation d'un expert en code de la route
	A11. Former une unité de Police routière affectée au contrôle routier	Le texte portant sur la police routière est signé et 50 policiers affectés aux contrôles routiers ont été formés	Texte officiel portant création de l'unité de police routière et Rapports de formation	Formation de 3 policiers formateurs (coût : 15 000 USD, durée : deux semaines)
	A12. Organiser les contrôles routiers	Au moins 5 contrôles par mois sont réalisés après la première année ; Au moins 10 contrôles par mois sont réalisés dans au moins 5 départements au bout de l'année 2	Plan de contrôle routier, rapports de contrôles routiers	Formation de 50 policiers (par les 3 policiers formateurs) : (coût 10 000 USD, durée : formations étalée sur 5 ans)
	A13. Former les moniteurs et agréer les auto-écoles	50 auto-écoles ont déposé un dossier d'agrément, 100 moniteurs ont été formés et diplômés, 10 inspecteurs du permis de conduire formés et diplômés Un guide d'enseignement est édité et	Les dossiers d'agrément, les rapports de formation des moniteurs et inspecteurs Les rapports d'activités du MENFP	Mobilisation d'un expert formateur pour la formation de formateurs (coût estimé : 10 000 USD, durée : 2 mois) Mise à niveau annuelle des moniteurs (coût estimé 30 000 USD sur 3 ans, durée : 3 ans) Développement de guide et valise d'enseignement, formation des

	A14. Mettre en place un système d'éducation à la sécurité routière (curriculum, valise d'enseignement, guide d'accompagnement et formation des enseignants) A15. Mettre en place un centre de formation des conducteurs routiers professionnels A16. Réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière avec les medias et associations	distribué, un éducateur est nommé au MENFP, 1 valise d'enseignement a été mise au point avec curriculum scolaire Les textes portant création du centre de formation professionnelle sont signés Une campagne nationale d'information et de sensibilisation à la sécurité routière est lancée	Textes de création du centre de formation professionnelle des conducteurs routiers Les rapports de suivi de la campagne de sensibilisation	enseignants (coût estimé : 50 000 USD, durée : réparti sur 3 ans) Expertise d'appui pour la création du centre (coût : 20 000 USD, durée : deux mois) Conception et diffusion de message TV, radios, Affiches, dépliants etc. (Coût estimé : 100 000 USD, durée : campagne étalée sur 3 ans) **Coût estimé des actions Objectif 3 : 235 000 USD**
	Actions Objectif 4 : A17. Organiser des formations aux premiers secours (secourisme) A18. Mettre en place un système de suivi des blessés graves dans les centres hospitaliers A19. Organiser les transports d'urgence et les services médicaux d'urgence	Au moins 10 unités de secourisme sont crées sur 3 ans ; 1 livret de secourisme est édité et distribué Equipement ordinateur et système de suivi installé dans tous les services de traumatologie et un serveur au MSPP Un groupe de travail sur les transports et les services d'urgence est constitué et produit un premier rapport ; Un rapport de situation est présenté au parlement	Livret de secourisme et rapports de formation Rapports d'activité et bordereaux de livraison Rapport rédigé par le groupe de travail ; Rapport de présentation de la situation des services d'urgence	Expertise en secourisme pour la réalisation du livret et la formation (coût estimé : 20 000 USD, durée : deux mois) Expertise informatique et expert suivi (coût estimé : 40 000 USD, durée : deux mois) Expertise, expert urgences (MSF, Croix rouge etc.) (coût estimé : 60 000 USD, durée : 6 mois). **Coût estimé des actions objectif 4 : 120 000 USD**

ANNEXES

Les Protocoles d'Accord



REPUBLIQUE D'HAITI

ACCORD DE COOPERATION INTERINSTITUTIONNELLE

ENTRE LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC) ET LE MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION (MSPP)

ANTECEDENTS :

L'Etat Haïtien avec l'appui de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) a initié la mise en place une Stratégie Nationale de Sécurité Routière pour la période 2015 – 2020, dont l'objectif principal est de contribuer à réduire le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau routier haïtien.

La mise en place d'une coopération interinstitutionnelle répond à la nécessité de coordonner conjointement les actions de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 pour l'atteinte de ses objectifs.

CONSIDERANT: Que le Ministère de la Santé Publique et de la Population (MSPP) a la responsabilité de la définition de la politique du gouvernement en ce qui concerne la santé.

CONSIDERANT: Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a la responsabilité de la définition de la politique du gouvernement en ce qui concerne le transport routier et la sécurité routière.

CONSIDERANT: Que les Directeurs Généraux des différents organismes concernés ont le mandat légal de remplir les missions ci-dessus mentionnées et ont pour attributions et devoirs réguliers de requérir la collaboration de n'importe quelle institution gouvernementale, laquelle est tenue de collaborer dans les limites de ses attributions pour l'accomplissement de ces missions.

CONSIDERANT : Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications est l'Organisme d'exécution de la Politique Nationale de Sécurité Routière, donc responsable de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, mandat qu'il réalise à travers la Cellule de la Sécurité Routière.

PAR CONSEQUENT :

Nous, Madame Florence Duperval GUILLAUME, Ministre de la Santé Publique et de la Population, et Monsieur Jacques ROUSSEAU, Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications, avons convenu de conclure cet accord comportant les clauses suivantes :

1 PREMIERE CLAUSE : CADRE DE REFERENCE

1.1. La Stratégie Nationale de Sécurité Routière prévoit la mise en œuvre d'actions partagées entre diverses Institutions dont le Ministère de la Santé Publique et de la Population. Le MTPTC aura la responsabilité de leu coordination au niveau national.

1.2. Les composantes de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015 – 2020 pour la République d'Haïti sont les suivantes :

1. Organiser la sécurité routière
2. Promouvoir un environnement technique sécurisé
3. Promouvoir une culture de la sécurité routière
4. Améliorer la prise en charge des accidentés de la route

1.3. Le MSPP partagera avec les services compétents du MTPTC la gestion technique des activités qui auront lieu dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

2. DEUXIEME CLAUSE : FINALITE DE L'ACCORD

2.1. La finalité de cet accord est d'établir les conditions de droit et de responsabilité des parties impliquées et les termes selon lesquels le MSPP convient avec le MTPTC, la co-exécution de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 et du Plan d'Action qui en découle, en particulier les activités liées à la composante n°4 : « Améliorer la prise en charge des accidentés de la route » , ainsi que de toute activité conjointement définie pour la mise en œuvre du Plan d'Action de sécurité routière.

3. TROISIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MSPP

3.1. Définir et mettre en œuvre les activités nécessaires pour l'amélioration de la prise en charge des accidentés de la route, en particulier les activités prévues au titre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

3.2. Produire et diffuser des livrets de secourisme et organiser la formation aux gestes de premiers secours.

3.3. Assurer le suivi des blessés graves, préparer et publier un rapport sur la prise en charge et le suivi des accidentés de la circulation pour la période couvrant la stratégie nationale 2015-2020.

3.4. Participer activement à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, notamment dans la coordination

nationale des activités, la définition de programmes pour l'amélioration de la prise en charge des accidentés de la circulation.

3.5. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4. QUATRIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MTPTC

4.1. Assurer la coordination entre tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

4.2. Définir des programmes d'action en lien avec les objectifs de la stratégie nationale.

4.3. Préparer un budget de base et les procédures pour l'exécution des activités prévues au Plan d'Action de sécurité routière et les présenter aux bailleurs de fonds.

4.4. Collaborer dans l'élaboration des Termes de Référence et la préparation des Documents d'Appel d'Offres pour le recrutement des firmes pour la fourniture de services de consultation et l'acquisition d'équipement dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, et ce, conformément aux modalités et procédures établies.

4.5. Participer aux processus : (i) d'acquisition d'équipements, et (ii) de sélection et de recrutement de consultants, devant être réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

4.6. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4.7. Superviser et approuver le travail réalisé par les consultants et/ou à la livraison d'équipements, comme condition nécessaire pour procéder aux paiements correspondants.

5. CINQUIEME CLAUSE : RESPONSABILITES RECIPROQUES DES PARTIES

5.1. Elaborer les termes de référence et les procédures pour l'acquisition d'équipements et de services de consultations requis selon les procédures établies.

5.2. Participer aux Comités d'Evaluation et de Recrutement pour évaluer les offres reçues.

6. SIXIIEME CLAUSE : ENTREE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

6.1. Cet accord entrera en vigueur à sa signature d'une part et dès que les parties auront désigné leur Représentant au sein de la coordination de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

7. SEPTIEME CLAUSE : DISPOSITIONS FINALES

7.1. Toute divergence pouvant surgir entre les parties durant l'exécution de cet accord, sera résolue à l'amiable et en se basant sur la bonne foi des parties, toutefois si le problème n'est pas résolu par les voies ci-dessus mentionnées, on aura recours au Comité de Coordination Interinstitutionnel composé des Ministres de tutelle respectifs.

7.2. Les termes et conditions de cet accord pourront être modifiés par arrangement entre les parties, selon les procédures légalement établies, et ces changements entreront en vigueur à partir de la date de souscription.

8. HUITIEME CLAUSE : VALIDITE ET ACCEPTATION DE L'ACCORD

Le présent accord entrera en vigueur après sa signature

Les parties déclarent avoir lu et compris le contenu du présent Accord de Coopération Interinstitutionnel, qu'elles agissent de bonne foi et sont conformes au contenu du dit Accord, en foi de quoi, elles le signent en quadruple exemplaire, à Port-au-Prince, le …………………… ……...

Florence Duperval GUILLAUME	**Jacques ROUSSEAU, Ing**.
Pour le Ministère de Santé Publique et de la Population	Pour le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications



REPUBLIQUE D'HAITI

ACCORD DE COOPERATION INTERINSTITUTIONNELLE

ENTRE LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC) ET LE MINISTERE DE LA JUSTICE ET DE LA SECURITE PUBLIQUE (MJSP)

ANTECEDENTS :

L'Etat Haïtien avec l'appui de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) a initié la mise en place une Stratégie Nationale de Sécurité Routière pour la période 2015 – 2020, dont l'objectif principal est de contribuer à réduire le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau routier national.

Dans le cadre de cette stratégie, un Système d'Information sur les Accidents a été installé à la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) de la Police Nationale d'Haïti, dont l'objectif est de fournir des données statistiques sur les accidents de la circulation, et la localisation géographique des accidents.

La mise en place d'une coopération interinstitutionnelle répond à la nécessité de coordonner conjointement les actions de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 pour l'atteinte de ses objectifs.

CONSIDERANT: Que la DCPR, entité de la Police Nationale d'Haïti (PNH) dépendant du Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique, dont l'une de ses responsabilités est d'administrer le Système d'Information sur les Accidents, de collecter et d'enregistrer les données d'accidents de la circulation et de produire des rapports statistiques sur les accidents de la circulation,

CONSIDERANT: Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a la responsabilité de la définition de la politique du Gouvernement en ce qui concerne les transports et particulièrement le transport routier et la sécurité routière.

CONSIDERANT: Que les Directeurs Généraux des différents organismes concernés ont le mandat légal de remplir les missions ci-dessus mentionnées et ont pour attributions et devoirs réguliers de requérir la collaboration de n'importe quelle Institution Gouvernementale, laquelle est tenue de collaborer dans les limites de ses attributions pour l'accomplissement de ces missions.

CONSIDERANT : Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications est l'Organisme d'exécution de la Politique Nationale de Sécurité Routière, donc responsable de

la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, mandat qu'il réalise à travers la Cellule de la Sécurité Routière.

PAR CONSEQUENT :

Nous, Monsieur Pierre Richard CASIMIR, Ministre de la Justice et de la Sécurité Publique et Monsieur Jacques ROUSSEAU, Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications, avons convenu de conclure cet accord comportant les clauses suivantes :

1. PREMIERE CLAUSE : CADRE DE REFERENCE

1.1. La Stratégie Nationale de Sécurité Routière prévoit la mise en œuvre d'actions partagées entre diverses Institutions dont le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique. Le MTPTC aura la responsabilité de leur coordination au niveau national.

1.2. Les composantes de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015 – 2020 pour la République d'Haïti sont les suivantes :

5. Organiser la sécurité routière
6. Promouvoir un environnement technique sécurisé
7. Promouvoir une culture de la sécurité routière
8. Améliorer la prise en charge des accidentés de la route

1.3. La DCPR, entité de la Police Nationale d'Haïti (PNH) dépendant du Ministère de la Justice, partagera avec les services compétents du MTPTC la gestion technique des activités qui auront lieu dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

1.4. La DCPR assure la collecte régulière des données sur les accidents de la circulation et le fonctionnement du Système d'Information sur les Accidents et assure un accès aux informations sur les statistiques des accidents au MTPTC. Pour cela, elle aura l'appui des services techniques compétents du MTPTC, chargés de la coordination de l'exécution de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

2. DEUXIEME CLAUSE : FINALITE DE L'ACCORD

2.1. La finalité de cet Accord est d'établir les conditions de droit et de responsabilité des parties impliquées et les termes selon lesquels le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique, à travers la DCPR convient avec le MTPTC la co-exécution de la composante « Système d'Information sur les Accidents » de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, ainsi que toute activité conjointement définie pour la mise en œuvre du Plan d'Action de sécurité routière.

3. TROISIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DE LA DCPR

3.1. Collecter les informations relatives aux accidents de la circulation et assurer le fonctionnement régulier du Système d'Information sur les Accidents installé en son sein.

3.2. Produire des données statistiques sur les accidents de la circulation et assurer un accès aux données statistiques générales aux services compétents du MTPTC.

3.3. Produire des tableaux statistiques mensuels sur les accidents de la circulation, ainsi qu'un rapport annuel sur les accidents de la circulation et les transmettre au MTPTC.

3.4. S'assurer de la bonne mise en œuvre des activités « Permis de conduire » et « contrôle technique des véhicules » prévues à la stratégie 2015 -2020 et au Plan d'Action.

3.5. Participer activement à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, notamment dans la coordination nationale des activités, la définition de programmes d'information des usagers et la mise en œuvre d'un programme de contrôle routier.

3.6. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4. QUATRIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MTPTC

4.1. Assurer la coordination entre tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

4.2. Définir des programmes d'action en lien avec les objectifs de la stratégie nationale.

4.3. Préparer un budget de base et les procédures pour l'exécution des activités prévues au Plan d'Action de sécurité routière et les présenter aux bailleurs de fonds.

4.4. Collaborer dans l'élaboration des Termes de Référence et la préparation des Documents d'Appel d'Offres pour le recrutement des firmes pour la fourniture de services de consultation et l'acquisition d'équipement dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, et ce, conformément aux modalités et procédures établies.

4.5. Participer aux processus : (i) d'acquisition d'équipements, et (ii) de sélection et de recrutement de consultants, devant être réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

4.6. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4.7. Superviser et approuver le travail réalisé par les consultants et/ou à la livraison d'équipements, comme condition nécessaire pour procéder aux paiements correspondants.

5. CINQUIEME CLAUSE : RESPONSABILITES RECIPROQUES DES PARTIES

5.1. Elaborer les termes de référence et les procédures pour l'acquisition d'équipements et de services de consultations requis selon les procédures établies.

5.2. Participer aux Comités d'Evaluation et de Recrutement constitué pour évaluer les offres reçues.

6. SIXIEME CLAUSE : ENTREE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

6.1. Cet accord entrera en vigueur à sa signature et dès que les organismes concernés auront désigné leur Représentant au sein de la coordination de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

7. SEPTIEME CLAUSE : DISPOSITIONS FINALES

7.1. Toute divergence pouvant surgir entre les parties durant l'exécution de cet Accord, sera résolue à l'amiable et en se basant sur la bonne foi des parties, toutefois si le problème n'est pas résolu par les voies ci-dessus mentionnées, on aura recours au Comité de Coordination Interinstitutionnel composé des Ministres de tutelle respectifs.

7.2. Les termes et conditions de cet Accord pourront être modifiés par arrangement entre les parties, selon les procédures légalement établies, et ces changements entreront en vigueur à partir de la date de souscription.

8. HUITIEME CLAUSE : VALIDITE ET ACCEPTATION DE L'ACCORD

Le présent accord entrera en vigueur après sa signature.

Les Parties déclarent avoir lu et compris le contenu du présent Accord de Coopération Interinstitutionnel, qu'elles agissent de bonne foi et sont conformes au contenu du dit Accord, en foi de quoi, elles le signent en quadruple exemplaire, à Port-au-Prince, le …………………… ……...

Pierre Richard CASIMIR	**Jacques ROUSSEAU, Ing.**
Pour le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique	Pour le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications



REPUBLIQUE D'HAITI

ACCORD DE COOPERATION INTERINSTITUTIONNELLE

ENTRE LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC) ET LE MINISTERE DE l'EDUCATION NATIONALE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE (MENFP)

ANTECEDENTS :

L'Etat Haïtien avec l'appui de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) a initié la mise en place une Stratégie Nationale de Sécurité Routière pour la période 2015 – 2020, dont l'objectif principal est de contribuer à réduire le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau routier haïtien.

La mise en place d'une coopération interinstitutionnelle répond à la nécessité de coordonner conjointement les actions de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 pour l'atteinte de ses objectifs.

CONSIDERANT: Que le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP) a la responsabilité de la définition de la politique du gouvernement en ce qui concerne l'éducation et la formation professionnelle.

CONSIDERANT: Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a la responsabilité de la définition de la politique du gouvernement en ce qui concerne le transport routier et la sécurité routière.

CONSIDERANT: Que les Directeurs Généraux des différents organismes concernés ont le mandat légal de remplir les missions ci-dessus mentionnées et ont pour attributions et devoirs réguliers de requérir la collaboration de n'importe quelle institution gouvernementale, laquelle est tenue de collaborer dans les limites de ses attributions pour l'accomplissement de ces missions.

CONSIDERANT : Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications est l'Organisme d'exécution de la Politique Nationale de Sécurité Routière, donc responsable de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, mandat qu'il réalise à travers la Cellule de la Sécurité Routière.

PAR CONSEQUENT :

Nous, Monsieur Nesmy MANIGAT, Ministre de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP) et Monsieur Jacques ROUSSEAU, Ministre des Travaux Publics,

Transports et Communications, avons convenu de conclure avec cet accord comportant les clauses suivantes :

1. PREMIERE CLAUSE : CADRE DE REFERENCE

1.1. La Stratégie Nationale de Sécurité Routière prévoit la mise en œuvre d'actions partagées entre diverses Institutions dont le Ministère l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP). Le MTPTC aura la responsabilité de leur coordination au niveau national.

1.2. Les composantes de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015 – 2020 pour la République d'Haïti sont les suivantes :

9. Organiser la sécurité routière
10. Promouvoir un environnement technique sécurisé
11. Promouvoir une culture de la sécurité routière
12. Améliorer la prise en charge des accidentés de la route

1.3. Le MENFP partagera avec les services compétents du MTPTC la gestion technique des activités qui auront lieu dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle notamment en ce qui concerne les centres de formation dispensant une formation liée à la sécurité routière.

2. DEUXIEME CLAUSE : FINALITE DE L'ACCORD

2.1. La finalité de cet accord est d'établir les conditions de droit et de responsabilité des parties impliquées et les termes selon lesquels le MENFP convient avec le MTPTC, la co-exécution de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 et du Plan d'Action qui en découle, en particulier les activités liées à l'éducation, la formation, l'information et la sensibilisation, ainsi que de toute activité conjointement définie pour la mise en œuvre du Plan d'Action de sécurité routière.

3. TROISIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MENFP

3.1. Définir, en collaboration avec le MTPTC, et mettre en œuvre, des programmes d'éducation et de formation à la sécurité routière.

3.2. Produire et diffuser des matériels et guides d'éducation à la sécurité routière et organiser la formation des enseignants dans les collèges et lycées. Le MENFP participera à la réflexion sur la formation des directeurs et moniteurs d'auto-école, des formateurs de moniteurs et des enseignants à haut niveau sur la conduite et la sécurité routière.

3.3. Participer activement à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, notamment dans la coordination nationale des activités, la définition de programmes d'information des usagers et la

mise en œuvre d'un programme d'information, sensibilisation et éducation à la sécurité routière.

3.4. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4. QUATRIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MTPTC

4.1. Assurer la coordination entre tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle. Le MTPTC s'engage en particulier à informer le MENFP sur tous les organismes de formation à la conduite et à la sécurité routière. Il proposera en particulier une réflexion en vue d'élaborer un centre de formation professionnelle pour tous les conducteurs routiers de poids lourds.

4.2. Définir des programmes d'action en lien avec les objectifs de la stratégie nationale.

4.3. Préparer un budget de base et les procédures pour l'exécution des activités prévues au Plan d'Action de sécurité routière et les présenter aux bailleurs de fonds.

4.4. Collaborer dans l'élaboration des Termes de Référence et la préparation des Documents d'Appel d'Offres pour le recrutement des firmes pour la fourniture de services de consultation et l'acquisition d'équipement dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, et ce, conformément aux modalités et procédures établies.

4.5. Participer aux processus : (i) d'acquisition d'équipements, et (ii) de sélection et de recrutement de consultants, devant être réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

4.6. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4.7. Superviser et approuver le travail réalisé par les consultants et/ou à la livraison d'équipements, comme condition nécessaire pour procéder aux paiements correspondants.

5. CINQUIEME CLAUSE : RESPONSABILITES RECIPROQUES DES PARTIES

5.1. Elaborer les termes de référence et les procédures pour l'acquisition d'équipements et de services de consultations requis selon les procédures établies.

5.2. Participer aux Comités d'Evaluation et de Recrutement constitué pour évaluer les offres reçues.

6. SIXIEME CLAUSE : ENTREE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

6.1. Cet accord entrera en vigueur à sa signature et dès que les parties auront désigné leur Représentant au sein de la coordination de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

7. SEPTTIEME CLAUSE : DISPOSITIONS FINALES

7.1. Toute divergence pouvant surgir entre les parties durant l'exécution de cet accord, sera résolue à l'amiable et en se basant sur la bonne foi des parties, toutefois si le problème n'est pas résolu par les voies ci-dessus mentionnées, on aura recours au Comité de Coordination Interinstitutionnel composé des Ministres de tutelle respectifs.

7.2. Les termes et conditions de cet accord pourront être modifiés par arrangement entre les parties, selon les procédures légalement établies, et ces changements entreront en vigueur à partir de la date de souscription.

8. HUITIEME CLAUSE : VALIDITE ET ACCEPTATION DE L'ACCORD

Le présent accord entrera en vigueur après sa signature.

Les parties déclarent avoir lu et compris le contenu du présent Accord de Coopération Interinstitutionnel, qu'elles agissent de bonne foi et sont conformes au contenu du dit Accord, en foi de quoi, elles le signent en quadruple exemplaire, à Port-au-Prince, le …………………… ……...

Nesmy MANIGAT	**Jacques ROUSSEAU, Ing**.
Pour le Ministère l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle	Pour le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications



REPUBLIQUE D'HAITI

ACCORD DE COOPERATION INTERINSTITUTIONNELLE

ENTRE LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC) ET LE MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES (MEF)

ANTECEDENTS :

L'Etat Haïtien avec l'appui de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) a initié la mise en place une Stratégie Nationale de Sécurité Routière pour la période 2015 – 2020, dont l'objectif principal est de contribuer à réduire le nombre de tués et de blessés graves sur le réseau routier haïtien.

La mise en place d'une coopération interinstitutionnelle répond à la nécessité de coordonner conjointement les actions de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 pour l'atteinte de ses objectifs.

CONSIDERANT: Que le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) a la responsabilité de la définition de la politique économique et financière de l'Etat et de la perception des impôts et taxes.

CONSIDERANT : Que le MEF a la responsabilité de déterminer le montant des investissements publics dans le domaine des transports et la gestion des fonds prévus au Fonds d'Entretien Routier (FER).

CONSIDERANT: Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a la responsabilité de la définition de la politique du Gouvernement en ce qui concerne les transports et particulièrement le transport routier et la sécurité routière.

CONSIDERANT: Que les Directeurs Généraux des différents organismes concernés ont le mandat légal de remplir les missions ci-dessus mentionnées et ont pour attributions et devoirs réguliers de requérir la collaboration de n'importe quelle Institution Gouvernementale, laquelle est tenue de collaborer dans les limites de ses attributions pour l'accomplissement de ces missions.

CONSIDERANT: Que l'Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers (OAVCT), organisme sous la tutelle du MEF, a la responsabilité de protéger les usagers de la voie publique en exigeant une couverture d'assurance à tous les véhicules moteur circulant sur tout le territoire national.

CONSIDERANT: Que l'OAVCT, par le biais du bureau des accidents situé en son sein, a la responsabilité de constater et d'enquêter sur les accidents de la voie publique.

CONSIDERANT : Que le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications est l'Organisme d'exécution de la Politique Nationale de Sécurité Routière, donc responsable de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, mandat qu'il réalise à travers la Cellule de la Sécurité Routière.

PAR CONSEQUENT :

Nous, Monsieur Wilson LALEAU, Ministre de l'Economie et des Finances et Monsieur Jacques ROUSSEAU, Ministre des Travaux Publics, Transports et Communications, avons convenu de conclure avec cet accord comportant les clauses suivantes :

1. PREMIERE CLAUSE : CADRE DE REFERENCE

1.1. La Stratégie Nationale de Sécurité Routière prévoit la mise en œuvre d'actions dont la responsabilité est partagée, dont le MTPTC aura leur responsabilité conjointe de la coordination au niveau national.

1.2. Les composantes de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015 – 2020 pour la République d'Haïti sont les suivantes :

13. Organiser la sécurité routière
14. Promouvoir un environnement technique sécurisé
15. Promouvoir une culture de la sécurité routière
16. Améliorer la prise en charge des accidentés de la route

1.3. Le MEF partagera avec les services compétents du MTPTC la gestion financière des activités qui auront lieu dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle.

1.4. L'OAVCT partagera avec les services compétents du MTPTC la gestion technique des activités qui auront lieu dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle et notamment la fourniture des statistiques permettant d'apprécier l'évolution de la sécurité routière.

2. DEUXIEME CLAUSE : FINALITE DE L'ACCORD

2.1. La finalité de cet accord est d'établir les conditions de droit et de responsabilité des parties impliquées et les termes selon lesquels le MEF convient avec le MTPTC, la co-exécution de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2015-2020 et du Plan d'Action qui en découle, en particulier le financement des activités et la création d'un fonds dédié à la sécurité routière en République d'Haïti, ainsi que toute activité conjointement définie pour la mise en œuvre du Plan d'Action de sécurité routière.

3. TROISIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MEF

3.1. Etudier les possibilités de financement des activités liées à l'amélioration de la sécurité routière par la création d'un fonds dédié à la sécurité routière en République d'Haïti.

3.2. Proposer un mécanisme simplifié de financement des activités liées à la sécurité routière.

3.3. Assurer le suivi des fonds alloués à l'amélioration de la sécurité routière en liaison avec le MTPTC.

3.4. Produire et diffuser auprès du MTPTC un tableau statistique mensuel sur la situation des accidents de la voie publique ainsi qu'un tableau statistique annuel sur le nombre de véhicules (par catégorie), le nombre d'entreprises assurées et le parc de véhicules par entreprise. (Rôle dévolu à l'OAVCT)

3.5. Faciliter l'accès au MTPTC à l'information concernant la sécurité de la voie publique pour l'amélioration de la sécurité routière. (Rôle dévolu à l'OAVCT)

3.6. Participer activement à la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle, notamment dans la coordination nationale des activités, la définition de programmes pour l'amélioration de la prise en charge des accidentés de la circulation.

3.7. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

4. QUATRIEME CLAUSE : RESPONSABILITES DU MTPTC

4.1. Assurer la coordination entre tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du Plan d'Action qui en découle et le suivi des fonds alloués à la sécurité routière.

4.2. Définir des programmes d'action en lien avec les objectifs de la Stratégie Nationale.

4.3. Préparer un budget de base et les procédures pour l'exécution des activités prévues au Plan d'Action de sécurité routière et les présenter aux bailleurs de fonds.

4.4. Collaborer dans l'élaboration des Termes de Référence et la préparation des Documents d'Appel d'Offres pour le recrutement des firmes pour la fourniture de services de consultation et l'acquisition d'équipement dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière, et ce, conformément aux modalités et procédures établies.

4.5. Participer aux processus : (i) d'acquisition d'équipements, et (ii) de sélection et de recrutement de consultants, devant être réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

4.6. Superviser et approuver le travail réalisé par les consultants et/ou à la livraison d'équipements, comme condition nécessaire pour procéder aux paiements correspondants.

4.7. Participer aux réunions de coordination nationale dans le cadre de la mise en place d'un Comité National de Sécurité Routière.

5. CINQUIEME CLAUSE : RESPONSABILITES RECIPROQUES DES PARTIES

5.1. Elaborer les termes de référence et les procédures pour l'acquisition d'équipements et de services de consultations requis selon les procédures établies.

5.2. Participer aux Comités d'Evaluation et de Recrutement constitué pour évaluer les offres reçues.

6. SIXIEME CLAUSE : ENTREE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

6.1. Cet accord entrera en vigueur à sa signature et dès que les parties auront désigné leur Représentant au sein de la coordination de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière.

7. SEPTIEME CLAUSE : DISPOSITIONS FINALES

7.1. Toute divergence pouvant surgir entre les parties durant l'exécution de cet accord, sera résolue à l'amiable et en se basant sur la bonne foi des parties, toutefois si le problème n'est pas résolu par les voies ci-dessus mentionnées, on aura recours au Comité de Coordination Interinstitutionnel composé des Ministres de tutelle respectifs.

7.2. Les termes et conditions de cet accord pourront être modifiés par arrangement entre les parties, selon les procédures légalement établies, et ces changements entreront en vigueur à partir de la date de souscription.

8. HUITIEME CLAUSE : VALIDITE ET ACCEPTATION DE L'ACCORD

Le présent accord entrera en vigueur après sa signature

Les parties déclarent avoir lu et compris le contenu du présent Accord de Coopération Interinstitutionnel, qu'elles agissent de bonne foi et sont conformes au contenu du dit Accord, en foi de quoi, elles le signent en quadruple exemplaire, à Port-au-Prince, le …………………… ……...

Wilson LALEAU	**Jacques ROUSSEAU, Ing.**
Pour le Ministère de l'Economie et des Finances	Pour le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications